

Nutzen des Ausbaus der Deutschen Bahn

Interview von KR/Christoph Meurer mit Prof. Dr. Christian Böttger, Hochsch.f.Te u Wi , Berlin - 20.09.

1. Die Bahn = umweltfreundliches Verkehrsmittel?

>> **Bahn ist tatsächlich massiv umweltfreundlicher als Auto und Flugzeug - sowohl bezüglich des Pers.- als auch des Güterverkehrs**

1.1 **Fernbus:** Hängt von Auslastung ab, die beim Fernbus höher ist.

Werden auch andere Schadstoffe als CO2 berücksichtigt? Fernbus kaum schlechter;
ebenso : **Binnenschiff**

1.2 **Von Bedeutung, wie der Strom erzeugt wird, den die Bahn verbraucht?**

Der Energiemix wird berücksichtigt - mehr als die Hälfte der Energie kommt aus nicht-klimaneutralen Quellen (lt. UmBuA , TREMOD-Datenbank). Bahn ist danach besser als alle anderen Verkehrsmittel. (auch der Ausbau neuer Strecken ist darin berücksichtigt - selbst wenn man Annahmen über die Nutzung dieser Strecken in der Zukunft treffen muss - das weiß man ja nicht so genau!). UmBuA-Zahlen schein seriös zu sein.

Also Ausbau neuer Strecken? Ja - ohne das ist kein Klimaziel-Erreichen möglich.

1.3 **Also Infrastruktur zügig ausbauen?**

In D wurde das 20 J. versäumt. Vor 20 J. - also vor RotGrün im Bund- standen jährlich 4 Mrd. Euro für den Ausbau der Schiene zur Verfügung. Danach nur noch 1,5 Mrd. 2,5 Mrd. gingen jetzt in den Unterhalt des Netzes (Ersatzinvestitionen). Die wurden vorher nicht genügend mit Geld bedacht.

2. **Außerdem: Bedarfsverlagerung seit 2000:**

Montanverkehr auf eigenen Strecken nahm ab. Der Verkehr auf dem Nebennetz ging auch zurück. Der Container-Verkehr (z. B. Rotterdam - Italien nahm stark zu.

Das Hauptnetz und die Knotenpunkte - s. Rheinstrecke! - sind überlastet - dort auszubauen ist teuer.

2.1 **Knotenpunkt Köln** : Stark problematisch! der schwierigste KP in D! Es gibt kein Konzept, wie man da den Ausbau hinkriegen könnte. Verkehrseinschränkungen während des Baus werden da richtig haarig! Man stellt zwar jetzt mehr Geld zur Verfügung - aber nun fehlen eine enorme Zahl von Planungsfachleuten für den Eisenbahnbau! (Soll übrigens beim städtischen Schulbau genau das Gleiche!) Man muss 2 Jahrzehnte Infrastruktur-Versäumnisse aufholen!

2.2 **Wäre die Reaktivierung alter Strecken nicht sinnvoll?**

In vielen Fällen schon - z. B. für Umleitung von Güterzügen, die Strecken für den Personenverkehr verstopfen. Aber das haarige Problem: Es gibt jetzt bei Neubau oder Reaktivierung die Vorschrift, dass man keine schienengleichen Bahnübergänge mehr vorsehen darf! Natürlich wegen der höheren Unfallgefahr. Der **Bau einer Brücke** ist aber erheblich teurer!

3. **Allerdings, der größte Hebel, den man für die Verbesserung der Infratraktur ansetzen muss. besteht im Ausbau der Hauptstrecken! ,**

Auszug: Ulrich Bonse